

УДК 658.8.012.25

**О. В. Пигунова** (noao2018@rambler.ru),  
канд. экон. наук, доцент, зав. кафедрой  
коммерции и логистики

**А. И. Терещук** (antonovich-p@mail.ru),  
магистрант  
Белорусский торгово-экономический  
университет потребительской кооперации  
г. Гомель, Республика Беларусь

## **ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ РАБОТЫ АВТОМАГАЗИНОВ ШУМИЛИНСКОГО РАЙПО НА ОСНОВЕ РАЦИОНАЛИЗАЦИИ МАРШРУТОВ И ГРАФИКОВ ДОСТАВКИ ТОВАРОВ**

В статье рассматриваются типовые проблемы работы автомагазинов потребительской кооперации на уровне районного потребительского общества. Авторы предлагают пути снижения расходов на товароснабжение сельского населения отдаленных, малонаселенных пунктов и повышения розничного товарооборота.

In the article are examined the standard problems of the work of autoshop of consumer cooperation at the level of district consumer society. The authors propose the way of reduction in the expenditures for commodity supply of the rural population of the distant, sparsely populated points and increase in the retail commodity turnover.

*Ключевые слова:* автомагазин; типовые проблемы; товароснабжение; графики; маршруты; расходы.

*Key words:* autoshop; standard problems; commodity supply; graphs; routes; the expenditures.

Потребительская кооперация представляет собой крупную многоотраслевую организацию, располагающую разветвленной сетью предприятий торговли как в стационарных, так и нестационарных объектах. Существенную роль в отрасли с позиции выполнения ее социальной функции играет развозная торговля через автомагазины, которых насчитывается на 1 января 2018 г. в системе Белкоопсоюза 704 ед.

Рассматривая состояние развозной торговли в Шумилинском райпо, следует отметить, что за последние пять лет в торговле функционировало в среднем 6 ед. автомагазинов. Причем на начало 2018 г. в работе находится 5 специализированных машин, что соответствует тенденции снижения физического объема розничного товарооборота. Состояние ее в настоящее время находится на невысоком уровне, так как недостаточными темпами осуществляется обновление парка автомобилей, отстают от современных требований технологии перевозок, управление транспортным процессом, услуги и технико-экономические показатели работы транспорта.

За исследуемый период 2013–2017 гг. наблюдалась тенденция к сокращению числа магазинов и автомагазинов. Причем размер сокращения в анализируемом периоде увеличивается. Безусловно, это связано не только с приходом на сельский рынок сетевых торговцев, но и уменьшением численности обслуживаемого населения и убыточностью функционирования в отдаленных и малонаселенных пунктах, стационарных торговых объектов.

Торговля через автомагазины традиционно имеет типовые проблемы, которые свойственны ей уже много лет. Это связано с высокими затратами, которые объективно не могут быть ниже получаемых доходов. Система потребительской кооперации десятки лет выполняет функцию торгового обслуживания небольших поселений, как социально ориентированная система. Однако ранее она перекрывала эти убытки за счет результативной торговли на других, емких и эффективных рынках. Сегодня на эти рынки пришли сетевики, и проблемы развозной торговли обострились. Поэтому сегодня актуальны все решения, которые способны существенно сократить затраты и повысить результативность продаж.

Таблица 1 – Каналы реализации (укрупненные формы розничной торговли), используемые в Шумилинском райпо за 2013–2017 гг., ед.

Каналы реализации	Год					Отклонение (+; –)			
	2013	2014	2015	2016	2017	2014 г. от 2013 г.	2015 г. от 2014 г.	2016 г. от 2015 г.	2017 г. от 2016 г.
1. Магази́нная	67	64	54	41	34	–3	–10	–13	–7
2. Внемагази́нная:									
торговля на рынках	–	1	2	–	–	1	1	–	–2
развозная торговля	7	6	6	5	5	–1	–	–1	–
Примечание – Источник: собственная разработка авторов на основе статистической отчетности.									

В таблице 2 представлены данные о доле автомагазинов Шумилинского райпо в товарообороте Витебского облпотребсоюза ОПС, которая в динамике существенно не изменяется и составляет в среднем за анализируемый период 2,81%.

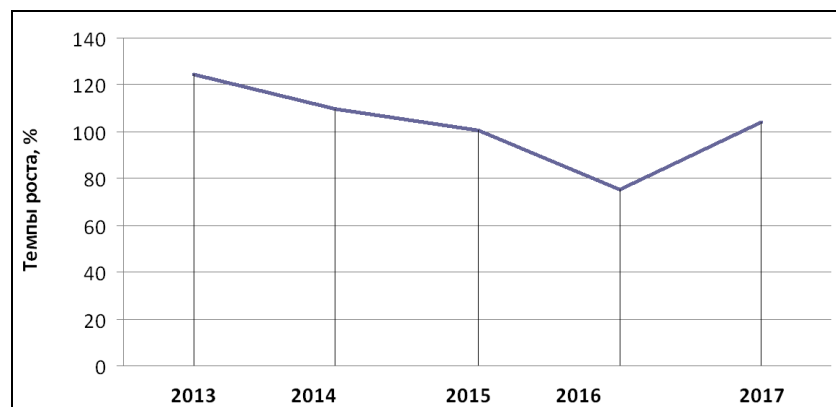
Таблица 2 – Розничный товарооборот автомагазинов Шумилинского райпо общем в товарообороте автомагазинов Витебского ОПС за 2014–2017 гг., %

Товарооборот, тыс. р.	2014 г.	Удельный вес, %	2015 г.	Удельный вес, %	2016 г.	Удельный вес, %	2017 г.	Удельный вес, %
Розничный товарооборот передвижной торговли Шумилинского райпо, тыс. р.	669,8	2,69	753,1	2,85	763,8	2,85	774	2,88
Розничный товарооборот передвижной торговли Витебского ОПС, тыс. р.	25 926,9	100	26 341,6	100	26 768,5	100	26 845	100
Примечание – Источник: собственная разработка авторов на основе статистической отчетности.								

Несмотря в целом на положительную динамику темпов роста розничного товарооборота в сопоставимых ценах, следует отметить, что данные объемы деятельности не позволяют иметь положительную эффективность работы автомагазинов (рисунок). Расчеты точки безубыточности для автомагазина показали, что его фактический товарооборот в среднем на 5–10% ниже

данного показателя. Этот факт также делает актуальным предложение по оптимизации ассортимента и условно-переменных статей расходов на реализацию.

**Динамика розничного товарооборота розвозной торговли Шумилинского райпо в сопоставимых ценах за 2013–2017 гг. (цепные темпы роста), %**



Представим экономический расчет точки безубыточности для автомагазинов Шумилинского райпо по данным за 2016 г.:

- Выручка за 1 день всех автомагазинов равна 2 423,4 р.
- Сумма постоянных затрат за 1 день равна 86,67 р.
- Сумма переменных затрат за 1 день равна 58,7 р.
- Доход равен  $2\,423,4 - 86,67 - 58,7 = 2\,278,03$  р.
- Коэффициент дохода –  $2\,278,03 : 2\,423,4 = 0,94$ .
- Точка безубыточности равна  $2\,423,4 : 0,9 = 2\,578,1$  р.

Таким образом, товарооборот автомагазинами Шумилинского райпо за 1 день для безубыточной работы должен составлять 2 578,1 р., а составляет в среднем 2 423,4 р., или 94% от точки безубыточности.

В действующей системе товароснабжения населенных пунктов автомагазинами Шумилинского райпо предусмотрена разработка маршрутов и графиков их работы. Изучение действующих документов позволило сделать выводы о нерациональности маршрутов, и соответственно графиков. Такая практика, безусловно, приводит к увеличению затрат торговой организации и усиливает и без того ярко проявленную проблему убыточности розвозной торговли. При использовании в качестве критерия оптимизации затрат кольцевых маршрутов общее расстояние перевозки, были получены определенные результаты.

В частности, предлагается изменение времени стоянки автомобиля в деревнях с численностью населения менее 10 чел. до 10 мин, от 10 до 20 чел. – до 25 мин и от 25 и более – до 30 мин. Также предложено сократить пробег автомагазина на 30 км. Эти меры оптимизации позволяют получить определенную экономию финансовых ресурсов организации за счет снижения расходов по ФЗП водителей и на топливо.

В процессе анализа работы автомагазинов также было выявлено несоответствие количества разновидностей товаров в ассортименте рекомендациям министерства торговли. Предлагается не только довести это количество до рекомендуемого постановлением министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь «О перечнях товаров» от 27 июня 2017 г. № 28, но и увеличить в соответствии с результатами изучения спроса сельских жителей. Данное предложение основано на результатах мониторинга ассортимента основного конкурента.

Применение данного подхода к оптимизации работы автомагазинов позволит снизить убыточность данной формы торговли и повысить культуру торгового обслуживания сельского населения. Реализация рассмотренных в данной статье предложений создает предпосылки для обеспечения рентабельной работы торговой отрасли в Шумилинском райпо.